Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8449**

14. Wahlperiode 06. 03. 2002

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG)

A. Problem und Ziel

Eine der zentralen Gestaltungsfragen für die Zukunft in Deutschland ist der Erhalt und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und damit die Sicherung von Mobilität und Wachstum. Die bisherige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über den allgemeinen Haushalt stößt an ihre Grenzen. Hierfür ist die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft der Einstieg von der bisher praktizierten Haushaltsfinanzierung in eine mittelfristig beabsichtigte Nutzerfinanzierung. Als zeitliche erste Einnahmequelle sollen dieser Gesellschaft daher Einnahmen aus der ab 2003 vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw zufließen. Finanzieren soll die Gesellschaft damit zunächst das Anti-Stau-Programm der Bundesregierung. Mit dem Anti-Stau-Programm sollen über die regulären Verkehrsinfrastrukturinvestitionen hinaus gravierende Engpässe im Autobahnnetz, im Schienennetz und im Netz der Bundeswasserstraßen schneller entlastet werden. Damit wird dem Ansatz der integrierten Verkehrspolitik, die nicht einen Verkehrsträger bevorzugt, sondern auf die jeweiligen Stärken und die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger setzt, Rechnung getragen.

So dienen die Maßnahmen für die Schiene und die Wasserstraße letztlich auch der Straße, da die Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßennetz auch Entlastungen der Straße mit sich bringt. Dem Systemwechsel zur Nutzerfinanzierung und dem Ansatz der integrierten Verkehrspolitik entsprechend werden auch die Nutzerentgelte der Bundeswasserstraßen in die Gesellschaft fließen, um daraus weitere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen finanzieren zu können. Durch diesen Finanzierungskreislauf wird sichergestellt, dass die von den Nutzern erhobenen Nutzerentgelte in hohem Umfang der Infrastruktur zugute kommen. Da die Nutzerentgelte nicht so hoch sind, um mit ihnen alle notwendigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des Bundes finanzieren zu können, bedarf es weiterhin der Bereitstellung von Mitteln im Bundeshaushalt.

Da über eine Mobilisierung privaten Kapitals bei der Verkehrswegefinanzierung breiter Konsens besteht, soll die Gesellschaft auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten übernehmen. Hierbei handelt es sich um die Wahrnehmung von überwiegend neuen Aufgaben nichthoheitlicher Art, die ausschließlich dem Bund zugewiesen sind und im Rahmen des verfassungsrechtlich Zulässigen der Gesellschaft übertragen werden sollen.

B. Lösung

Gesetzliche Ermächtigung zur Übertragung von Aufgaben auf eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes in privater Rechtsform.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für den Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes geringfügige Personal- und Sachausgaben. Die genauen Ausgaben können noch nicht beziffert werden, dürften aber für das Jahr 2002 mit 280 000 Euro und für das Jahr 2003 mit rund 1 Mio. Euro angesetzt werden. Diese Ausgaben werden zunächst im Rahmen der Deckungsfähigkeit aus dem Einzelplan 12 zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis werden sämtliche Verwaltungsausgaben der Gesellschaft aus den Einnahmen aus der Autobahnmaut und damit für den Bund haushaltsneutral finanziert.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände ergibt sich keine Kostenbelastung.

E. Sonstige Kosten

Durch das vorliegende Gesetz entstehen der deutschen Wirtschaft und dem Verbraucher keine Mehrkosten. Es werden keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, erwartet. Auch nur geringfügige Auswirkungen auf Einzelpreise sind nicht denkbar.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 6. März 2002

Herrn
Wolfgang Thierse
Präsident des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1
Errichtung der Gesellschaft

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, Aufgaben der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes einer Gesellschaft des privaten Rechts in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu übertragen. Die Gesellschaft steht im Eigentum des Bundes.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von Projekten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung und anderer, vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte der Verkehrswegeinfrastruktur auf die Gesellschaft zu übertragen. Hoheitliche Befugnisse sind nicht übertragbar.

§ 2
Gegenstand der Gesellschaft

(1) Die Gesellschaft verteilt Mittel aus:

1. dem Gebührenaufkommen nach dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge) vom … (BGBl. I S. …) in der jeweils geltenden Fassung,
2. den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen,

die ihr jeweils vom Bund zur Verfügung gestellt werden, nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Vorhaben.

(2) Im Zusammenhang mit der Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Vorhaben hat die Gesellschaft Finanzierungsprogramme zu erstellen.

(3) Die Gesellschaft prüft insbesondere die von Privaten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz und den hierzu erlassenen Rechtsverordnungen sowie den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen diesem vorzulegenden Unterlagen. Über das Ergebnis der Prüfung erstellt die Gesellschaft dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Bescheinigung. Daneben nimmt die Gesellschaft die weiteren ihr vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen übertragenen Aufgaben im Sinne des § 1 Abs. 2 wahr.

§ 3
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

A. Zielsetzung

Eine der zentralen Gestaltungsfragen für die Zukunft in Deutschland ist der Erhalt und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und damit die Sicherung von Mobilität, Wirtschaftswachstum und Beschäftigungsaufbau. Nach aktuellen Prognosen wird in den nächsten 15 Jahren der Personenverkehr um 20 % und der Güterverkehr um 64 % wachsen.

Vor dem Hintergrund dieser Verkehrsprognosen für die neue Bundesverkehrswegeplanung wächst auch die infrastrukturpolitische Herausforderung. Der Neu- und Ausbaubedarf der Bundesverkehrswege, aber auch der auf Grund des wachsenden Anlagevermögens steigende Erhaltungsbedarf lässt sich mit herkömmlichen Finanzierungsinstrumenten allein nicht mehr bewältigen. Um auf diese Herausforderung zu reagieren, sind neben der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über den allgemeinen Haushalt neue Finanzierungsformen zu erschließen. Infrastrukturpolitik ist Langfristpolitik. Deshalb benötigen alle Beteiligten (Bund, Länder, Gemeinden, aber auch Infrastrukturersteller und Infrastrukturnutzer) gesicherte Kontinuität bei der Planung und Finanzierung der Infrastruktur.

Bisher ist Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nahezu ausschließlich Haushaltsfinanzierung. Der Einstieg in die streckenabhängige Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw ab 2003 bedeutet auch einen grundlegenden Systemwechsel von der reinen Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung. Wie in vielen anderen europäischen und außereuropäischen Ländern sowie im Kontext der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik werden die Nutzer in Deutschland durch eine verursachergerechte Wegekostenanlastung stärker an der Infrastrukturfinanzierung beteiligt.

Wesensmerkmal der Nutzerfinanzierung ist, dass die Nutzerentgelte dem Nutzungszweck zugute kommen. Dies gilt auch für den Verkehrsbereich und ist auch für die gesellschaftliche Akzeptanz des Systemwechsels unerlässlich. Deshalb ist es erforderlich, Wegeabgaben zu bündeln und der Verkehrsinfrastruktur gezielt zuzuführen.

Die Bündelungsfunktion für die erhobenen Nutzerentgelte aus der Verkehrswegebenutzung erfordert eine neue innovative Struktur. Die Gründung einer im Auftrag des Bundes handelnden Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft in privater Rechtsform ist hierfür der Einstieg von der bisher praktizierten reinen Haushaltsfinanzierung in eine Nutzerfinanzierung. Zugleich bewirkt die Gründung der Gesellschaft eine Transparenz für die Verkehrswegenutzer über die Verwendung der entrichteten Nutzerentgelte.

Dadurch können insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

– Verdeutlichung des Kreislaufs Gebührenerhebung/Gebührenverwendung,

– Finanzierung von verkehrsträgerübergreifenden Bauprogrammen (Beispiel: Anti-Stau-Programm) aus einer Hand,

– Entlastung von Aufgaben der öffentlichen Hand.

Eine Finanzierungsgesellschaft für die Verkehrsinfrastruktur ist dafür ein innovatives Instrument. Mit der Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw wird der Schwerlastverkehr stärker an der Finanzierung seiner Wegekosten beteiligt. Einnahmen aus dieser Nutzergebühr sollen, soweit dies die Richtlinie 1999/62 der EU zulässt, über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft in die Infrastruktur bei Straße, Schiene und Wasserstraße zurückfließen. Die Gründung dieser Gesellschaft ist ein Kernelement der notwendigen Verkehrsreform, die auf eine Stärkung aller Verkehrsträger und auf ein verbessertes Zusammenwirken zur Herstellung eines integrierten Verkehrssystems zielt. Mit der Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft greift die Bundesregierung auch Vorschläge der unabhängigen Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ auf, die ihren Bericht am 5. September 2000 vorstellte.

Mit der Errichtung einer Finanzierungsgesellschaft für Verkehrsinfrastruktur wird eine Regelung in Artikel 2 Abs. 2 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes vom 28. März 1960 aufgegriffen. Diese Vorschrift ermächtigt dazu, die Finanzierung des Baus von Bundesfernstraßen einer Gesellschaft des privaten Rechts zu übertragen. Dieser Gedanke wird mit dem jetzt vorgelegten Gesetz fortgeführt und auf die Finanzierung der Infrastruktur der Verkehrsträger Bundeswasserstraßen und Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes erweitert. Hierdurch wird der integrative Charakter der Verkehrspolitik der Bundesregierung und der politische Gestaltungswille in Richtung einer ganzheitlichen, vernetzten Infrastruktur sichtbar.

Als zeitlich erste Einnahmequelle sollen dieser Gesellschaft Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw zufließen. Finanzieren soll sie damit zunächst und vorrangig das so genannte Anti-Stau-Programm. Mit dem Anti-Stau-Programm sollen über die regulären Verkehrsinfrastrukturinvestitionen hinaus gravierende Engpässe im Autobahnnetz, im Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes und im Netz der Bundeswasserstraßen schneller entlastet werden. Das auf 5 Jahre (2003 bis 2007) angelegte Zusatzprogramm hat ein Investitionsvolumen von 7,4 Mrd. DM. Hiervon entfallen 3,7 Mrd. DM auf die Bundesautobahnen, 2,8 Mrd. DM auf die Bundesschienenwege und 0,9 Mrd. DM auf die Bundeswasserstraßen. Damit wird dem Ansatz der integrierten Verkehrspolitik, die nicht einen Verkehrsträger bevorzugt, sondern auf die jeweiligen Stärken und die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger setzt, Rechnung getragen. So dienen die Maßnahmen für die Schiene und die Wasserstraßen letztlich auch der Straße, da die Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßennetz auch Entlastungen der Straße mit sich bringt. Dem Systemwechsel zur Nutzerfinanzierung und dem Ansatz der integrierten Verkehrspoli-

tik folgend, werden folgerichtig auch die der deutschen Verfügung unterliegenden Abgaben der gebührenpflichtigen Bundeswasserstraßen in die Gesellschaft fließen, um daraus Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen finanzieren zu können.

Das Gesetz beschränkt sich – dem geltenden Recht entsprechend – darauf, den Bund zu ermächtigen, bestimmte Nutzerentgelte, die bei der Nutzung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen erhoben werden und dem Bund zustehen, der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zuzuweisen. Sofern dem Bund bei geänderter Rechtslage auch Nutzerentgelte aus der Benutzung anderer Verkehrswege zufließen, könnten diese in Zukunft ebenfalls der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zugewiesen werden. Durch diesen Kreislauf wird sichergestellt, dass von den Nutzern erhobene Entgelte der Infrastruktur zugute kommen. Die Nutzerfinanzierung wird die Haushaltsfinanzierung jedoch nicht vollständig ersetzen können.

Angesichts des Ziels der weiteren Haushaltskonsolidierung sind bei der Verkehrswegefinanzierung neue Finanzierungswege auszuschöpfen. Innerhalb der Bundesregierung besteht über eine Mobilisierung privaten Kapitals bei der Verkehrswegefinanzierung breiter Konsens. Die Gesellschaft soll daher auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung der privatwirtschaftlichen Realisierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben übernehmen. Dabei handelt es sich um Betreibermodelle nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz, aber auch um andere, vergleichbare privatwirtschaftliche Projekte.

Entsprechend der gegenwärtigen Rechtslage, werden hierbei der Gesellschaft nur solche nichthoheitlichen Aufgaben übertragen, die ausschließlich dem Bund und nicht den Ländern zugewiesen sind, insbesondere somit Prüfungsaufgaben, z. B. die Ermittlung geeigneter Betreibermodelle einschließlich die Betreuung und Auswertung von Machbarkeitsstudien sowie die Vergabe von Konzessionen einschließlich die Ausschreibung und Aufbereitung der Vergabeunterlagen. Ferner können Aufgaben im Rahmen der Abwicklung von Betreibermodellen übertragen werden, z. B. die Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der Rückgabe- und Übernahmeinspektion des Bauwerks. Die Wahrnehmung dieser überwiegend neuen und zusätzlichen Aufgaben soll daher außerhalb der ministeriellen Verwaltung im Rahmen des verfassungsrechtlich Zulässigen der Gesellschaft zur Erledigung zugeführt werden.

Mit dem vorliegenden Gesetz soll dem Bund die Ermächtigung eingeräumt werden, einer Gesellschaft privaten Rechts, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft als GmbH mit dem Bund als alleinigem Gesellschafter, Aufgaben zu übertragen. Der Gesellschaft sollen das Aufkommen aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw sowie die der deutschen Verfügung unterliegenden Abgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen zufließen. Diese Mittel sollen nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Infrastrukturvorhaben des Bundes verteilt werden. Bisher vom Bund wahrgenommene Verwaltungsaufgaben sollen der Gesellschaft zur Erledigung zugeführt werden.

Zugleich soll mit dem Gesetz dem Bund die Ermächtigung eingeräumt werden, der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von Projekten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz und anderer, vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte der Verkehrswegeinfrastruktur zuzuweisen.

Hoheitliche Befugnisse gehen auf die Gesellschaft nicht über.

B. Kosten

Für den Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes geringfügige Personal- und Sachausgaben. Die genauen Ausgaben können noch nicht beziffert werden, dürften aber für das Jahr 2002 mit 280 000 Euro und für das Jahr 2003 mit rund 1 Mio. Euro angesetzt werden. Diese Ausgaben werden zunächst im Rahmen der Deckungsfähigkeit aus dem Einzelplan 12 zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis werden sämtliche Verwaltungsausgaben der Gesellschaft aus den Einnahmen aus der Autobahnmaut und damit für den Bund haushaltsneutral finanziert.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz keine Auswirkungen auf die Kosten.

C. Auswirkungen auf die Preise

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch nur geringfügige Auswirkungen auf Einzelpreise sind nicht erkennbar.

D. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 73 Nr. 6a, Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 sowie aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 Grundgesetz. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 des Grundgesetzes liegen vor. Der Bund hat in diesem Bereich das Gesetzgebungsrecht, weil die ihm zustehenden Gebührenaufkommen aus der Maut für schwere Nutzfahrzeuge und aus den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen nach gesetzlicher Vorgabe nunmehr über die zu gründende Gesellschaft für Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes verteilt werden. Bei der Verteilungsfunktion dieser Bundesmittel durch die vorgesehene Gesellschaft nach Weisung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen handelt es sich um eine Organisationsprivatisierung im Bundesbereich, für die der Bund die Befugnis zur Gesetzgebung besitzt. Entsprechendes gilt für die Wahrnehmung von Prüfungsaufgaben im Zusammenhang mit der Realisierung von privatwirtschaftlichen Projekten der Verkehrswegeinfrastruktur.

II. Besonderer Teil

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Die Ermächtigung, eine Gesellschaft des privaten Rechts mit Aufgaben der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen

und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu beauftragen, bedarf einer gesetzlichen Regelung.

Absatz 2 enthält die gesetzliche Ermächtigung, nichthoheitliche Prüfungsaufgaben im Zusammenhang mit der Realisierung von privatwirtschaftlichen Projekten der Verkehrswegeinfrastruktur der Gesellschaft zur Erledigung zuzuweisen. Soweit es sich um Betreibermodelle nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz handelt, kommen insbesondere Aufgaben im Zusammenhang mit der Regulierung der Mauthöhe in Betracht. Dies umfasst die bautechnische Prüfung der eingereichten Rechnungslegung sowie die betriebswirtschaftliche und gebührenrechtliche Analyse der auf die Mautgebühr umlegbaren Kosten. Dabei handelt es sich um eine während der Konzessionslaufzeit stetig durchzuführende Aufgabe.

Zu § 2

§ 2 regelt den Gegenstand der Gesellschaft. Absatz 1 bestimmt, dass die Gesellschaft Mittel aus der Erhebung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw sowie die Mittel aus den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen verteilt. Die Mittelverteilung erfolgt jeweils nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Absatz 2 präzisiert den Aufgabenbereich der Finanzierung in § 1 Abs. 1. Zu den Aufgaben der Finanzierung gehört auch die Erstellung von Finanzierungsprogrammen. Der Gesellschaft können daher Aufgaben nichthoheitlicher Art im Zusammenhang mit der Aufstellung und Fortschreibung von Finanzierungsprogrammen übertragen werden. Mit diesen Programmen werden die Baudispositionen der Maßnahmen (zum Beispiel im Rahmen des Anti-Stau-Programms) auf der Grundlage mittelfristiger Finanzdaten festgelegt. Darüber hinaus erfordern Veränderungen in der Bauvorbereitung und im Baufortschritt sowie Kostensteigerungen eine sowohl maßnahmen- als auch länderübergreifende, kontinuierliche Aktualisierung der vorgesehenen finanziellen Abwicklung.

Absatz 3 präzisiert die bei privatwirtschaftlicher Realisierung von Verkehrswegeinfrastruktur wahrzunehmenden Aufgaben der Gesellschaft. Soweit es sich dabei um Vorhaben nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz handelt, hat die Gesellschaft dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entsprechende Prüfungsbescheinigungen auszustellen.

Zu § 3

§ 3 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat stellt fest, dass das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

   Begründung

   Der Gesetzentwurf ermöglicht in den Bestimmungen der §§ 1 und 2, auch Aufgaben auf die privatrechtliche Gesellschaft zu übertragen, die in die Auftragsverwaltung der Länder nach Artikel 90 Abs. 2 GG fallen. Das Gesetz bedarf daher gemäß Artikel 85 Abs. 1 GG der Zustimmung des Bundesrates.

2. **Zu § 1 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 – neu –**

   In § 1 ist Absatz 1 wie folgt zu ändern:

   a) In Satz 1 sind nach dem Wort „ermächtigt," die Wörter „durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates" einzufügen.

   b) Nach Satz 1 ist der Satz „Hoheitliche Befugnisse sind nicht übertragbar." einzufügen.

   Begründung

   Die Bestimmung in § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfes lässt es zu, Aufgaben, die in die Auftragsverwaltung der Länder für die Bundesfernstraßen nach Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes fallen, auf die Gesellschaft zu übertragen. Ferner können auch die Aufteilung der Finanzmittel auf die einzelnen Länder und einzelne Maßnahmen auf die Gesellschaft übertragen werden. Die Abstimmung zwischen Bund und Ländern über die Mittelverteilung stellt jedoch einen Kernbereich des grundgesetzlich geregelten Zusammenwirkensvon Bund und Ländern innerhalb der Auftragsverwaltung dar. Diese Aufgaben kann der Bund nicht mit befreiender Wirkung auf eine private Gesellschaft übertragen. Die Gesellschaft kann deshalb nur als unselbständiges Hilfsorgan des Bundes tätig sein.

   Um dies sicherzustellen, bedarf es zur Festlegung der Aufgaben der Gesellschaft im Einzelnen einer Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates. Ferner ist der Ausschluss der Übertragung hoheitlicher Befugnisse geboten.

3. **Zu § 1 Abs. 2 Satz 1**

   In § 1 sind in Absatz 2 Satz 1 nach dem Wort „ermächtigt," die Wörter „durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates" einzufügen.

   Begründung

   Die Bestimmung in § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfes lässt es zu, Aufgaben die in die Auftragsverwaltung der Länder für die Bundesfernstraßen nach Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes fallen, auf die Gesellschaft zu übertragen. Diese Aufgaben kann der Bund nicht mit befreiender Wirkung auf eine private Gesellschaft übertragen. Die Gesellschaft kann deshalb nur als unselbständiges Hilfsorgan des Bundes tätig sein.

   Um dies sicherzustellen, bedarf es zur Festlegung der Aufgaben der Gesellschaft im Einzelnen einer Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates.

4. **Zu § 2 Abs. 1**

   In § 2 ist in Absatz 1

   a) das Wort „verteilt" durch die Wörter „erhält vom Bund die" sowie

   b) der letzte Halbsatz durch die Formulierung „in vollem Umfang nach Abzug der Verwaltungskosten. Die Mittel werden von der Gesellschaft ausschließlich nach den Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, im Benehmen mit den Ländern, zur Finanzierung der in § 1 Abs. 1 Satz 1 genannten Vorhaben eingesetzt." zu ersetzen.

   Begründung

   Die beabsichtigte Erhebung der Lkw-Maut ist ein Schritt zur stärkeren Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, dem im Grundsatz zugestimmt wird. Ein „Systemwechsel" – weg von der Haushaltsfinanzierung – ist jedoch weder mit dem Entwurf des ABMG noch mit dem vorliegenden Gesetzentwurf verbunden. Die Mautgebühren fließen in den Bundeshaushalt und werden der im Gesetzentwurf vorgesehenen Finanzierungsgesellschaft nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze zugewiesen. Im Rahmen des Haushaltsgesetzes ist alljährlich zu entscheiden, ob und in welchem Umfang der Finanzierungsgesellschaft Mittel aus der Lkw-Maut zufließen. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wird dadurch nicht, auch nicht teilweise, unabhängig von den Haushaltsentscheidungen. Daher ist von entscheidender Bedeutung, dass sowohl im ABMG als auch im VIFGG die volle Zweckbindung der Gebühreneinnahmen verankert wird, wie dies vom Bundesrat in seiner Stellungnahme zum ABMG vom 27. September 2001 – Bundesratsdrucksache 643/01 (Beschluss), Ziffer 11 – gefordert wird.

   Mit dem Antrag soll klargestellt werden, dass die Entscheidungskompetenz des Bundes über die Mittelverwendung im Verhältnis zu den Ländern unverändert bestehen bleibt. Der Gesellschaft kommt insoweit keine eigene Entscheidungskompetenz zu. Sie ist ausschließlich auf die Tätigkeit als unselbständiges Hilfsorgan für das BMVBW beschränkt. Weiterhin ist es erforderlich, dass das BMVBW vor Entscheidungen über die Mittelverwendung die Länder anhört und das Benehmen herstellt.

Nur auf diese Weise können transparente und sachgerechte Entscheidungen sichergestellt werden, die auch die Länderinteressen angemessen berücksichtigen.

5. **Zu § 2 Abs. 1 Satz 2 – neu –**

   In § 2 ist dem Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

   „Die Mittel nach Satz 1 können durch zweckgebundene originäre Haushaltsmittel des Bundes aufgestockt werden.“.

   Begründung

   Gemäß § 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfs ist die Gesellschaft zur Projektfinanzierung auf Einnahmen aus Maut und Schifffahrtsabgaben beschränkt. Da gleichzeitig zu Recht unterstellt wird, dass die Nutzerfinanzierung die Haushaltsfinanzierung nicht vollständig ersetzen kann, wird mit dieser Beschränkung dauerhaft festgeschrieben, dass gleichartige Projekte auf völlig unterschiedliche Weise finanziert werden können (BMVBW-Haushalt oder VIFG).

6. **Zu § 2 Abs. 2**

   In § 2 ist Absatz 2 zu streichen.

   Begründung

   § 2 Abs. 2 des Gesetzentwurfes hätte zur Folge, dass die Gesellschaft in eigenem Namen und in eigener Verantwortung Finanzierungsprogramme für Bundesverkehrswege erstellen könnte. Für den Bereich der Bundesfernstraßen würde dies gegen die grundgesetzliche Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern verstoßen. Das Bestimmungsrecht über die Mittelverteilung obliegt hier dem Bund unter angemessener Beteiligung der Länder. Die Gesellschaft kann demgegenüber nur unselbständiges Hilfsorgan des BMVBW sein, das im Außenverhältnis gegenüber den Ländern nicht tätig werden kann. Deshalb ist die Bestimmung zu streichen.

7. **Zu § 2 Abs. 3**

   In § 2 ist Absatz 3 zu streichen.

   Begründung

   Es handelt sich bei § 2 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzentwurfes um Beispiele ohne eigenständigen Regelungsgehalt, welche entbehrlich sind. Satz 2 enthält Regelungen des Innenverhältnisses zwischen dem BMVBW und der Gesellschaft, die dem Gesellschaftsvertrag überlassen bleiben können und keiner gesetzlichen Regelung bedürfen. Satz 3 ist zudem eine Verweisung ohne eigenständigen Regelungsgehalt.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

1. **Zur Feststellung der Zustimmungsbedürftigkeit**

   Die Bundesregierung sieht keinen Grund für eine Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes gemäß Artikel 85 Abs. 1 GG. Der Gesetzentwurf berührt nicht die bestehende Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern. Er ermächtigt ausschließlich zur Übertragung von Aufgaben des Bundes auf die Gesellschaft.

   Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Projekten sollen von der Gesellschaft Aufgaben wahrgenommen werden, die ausschließlich dem Bund und damit nicht der Auftragsverwaltung nach Artikel 90 Abs. 2 GG zugewiesen sind. Es handelt sich dabei ausschließlich um Aufgaben nicht hoheitlicher Art. Der Gesellschaft sollen Mittel aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw sowie die der deutschen Verfügung unterliegenden Abgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen zufließen. Diese Mittel sollen nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Infrastrukturvorhaben des Bundes verteilt werden. Dabei sollen bisher vom Bund wahrgenommene Verwaltungsaufgaben der Gesellschaft zur Erledigung zugeführt werden.

   Auch im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Begleitung der privatwirtschaftlichen Realisierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben sollen der Gesellschaft nur solche nichthoheitlichen Aufgaben übertragen werden, die ausschließlich dem Bund und nicht den Ländern zugewiesen sind. Es handelt sich dabei insbesondere um Prüfungsaufgaben sowie um Aufgaben im Rahmen der Vorbereitung von Betreibermodellen. Die Wahrnehmung dieser überwiegend neuen und zusätzlichen Aufgaben soll außerhalb der ministeriellen Verwaltung im Rahmen des verfassungsrechtlich Zulässigen der Gesellschaft zur Erledigung zugeführt werden.

   Die grundsätzliche Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern wird nicht tangiert. Hoheitliche Befugnisse gehen auf die Gesellschaft nicht über. Mit dem Gesetzesvorhaben wird sowohl bei der Verteilungsfunktion der Bundesmittel durch die vorgesehene Gesellschaft nach Weisung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen als auch bei der Wahrnehmung von Prüfungsaufgaben im Zusammenhang mit privatwirtschaftlichen Projekten der Verkehrswegeinfrastruktur lediglich eine Organisationsprivatisierung im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgenommen.

   Dem Anliegen des Bundesrates kann aber dadurch Rechnung getragen werden, dass zur Präzisierung in § 1 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 jeweils nach dem Wort „Aufgaben“ die Worte „des Bundes“ eingefügt werden.

2. **Zu § 1 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 – neu –**

   a) Die Bundesregierung erkennt keinen Grund für die gewünschte Ergänzung. Der Gesetzentwurf berührt nicht die bestehende Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern. Er ermächtigt ausschließlich zur Übertragung von Aufgaben des Bundes auf die Gesellschaft. Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Projekten sollen von der Gesellschaft Aufgaben wahrgenommen werden, die ausschließlich dem Bund und damit nicht der Auftragsverwaltung nach Artikel 90 Abs. 2 GG zugewiesen sind. Die grundsätzliche Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern wird nicht tangiert. Mit dem Gesetzesvorhaben wird lediglich eine Organisationsprivatisierung im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgenommen. Daher ist nicht vorgesehen, der Gesellschaft durch Rechtsverordnung Aufgaben zu übertragen. Hierfür wird entweder ein Gesellschaftsvertrag oder jedenfalls ein Geschäftsbesorgungsvertrag ausreichen. Deshalb enthält der Gesetzentwurf dementsprechend keine Verordnungsermächtigung. Im Übrigen wird bereits durch § 2 Abs. 1 ausdrücklich sichergestellt, dass die Gesellschaft die Mittel nur nach Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verteilt.

      Dem Anliegen des Bundesrates kann aber dadurch Rechnung getragen werden, dass zur Präzisierung in Satz 1 nach dem Wort „Aufgaben“ die Worte „des Bundes“ eingefügt werden.

   b) Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Ergänzung von § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs zu. Die ausdrückliche Aufnahme der gewünschten Ergänzung „Hoheitliche Befugnisse sind nicht übertragbar.“ hat eine klarstellende Funktion und ist deshalb sinnvoll.

3. **Zu § 1 Abs. 2 Satz 1**

   Die Bundesregierung sieht auch bei dieser Vorschrift keinen Grund für die Übertragung der Aufgaben auf die Gesellschaft durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates. Es gilt das zu 2. lit. a) Gesagte. Auch hier wird die Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern nicht angetastet. Eine Konzessionsvergabe durch die Gesellschaft ist nicht beabsichtigt.

   Dem Anliegen des Bundesrates kann aber dadurch Rechnung getragen werden, dass zur Präzisierung in Satz 1 nach dem Wort „Aufgaben“ die Worte „des Bundes“ eingefügt werden.

4. **Zu § 2 Abs. 1**

   Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Formulierung des Bundesrates nicht zu. Mit Blick darauf, dass insbesondere die Gebühreneinnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut nicht nur die System- und Erhebungskosten, sondern auch die im Bundeshaushalt bereits eingeplanten Einnahmen aus der LKW-Gebühr

decken sollen, ist die in dem Gesetzentwurf getroffene Zuweisung sachgerecht. Es bleibt festzuhalten, dass der überwiegende Teil der Einnahmen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Verfügung gestellt und damit der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen soll. Die Bundesregierung wird die Einnahmen aus der Mauterhebung für Lkw weitgehend für den Bau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur verwenden. So sollen z. B. Mittel in Höhe von rd. 3,78 Mrd. Euro von 2003 bis 2007 zur Finanzierung des bereits beschlossenen Anti-Stau-Programms eingesetzt werden.

5. **Zu § 2 Abs. 1 Satz 2 – neu –**

   Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Ergänzung nicht zu. Eine Aufstockung der Mittel durch zweckgebundene originäre Haushaltsmittel des Bundes zur Verteilung durch die Gesellschaft ist nicht vorgesehen. Ziel des Gesetzentwurfs ist allein, Einnahmen aus Nutzergebühren der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen und damit der Infrastruktur zugute kommen zu lassen. Bundesmittel könnten der Gesellschaft im Übrigen auch durch haushaltsgesetzliche Regelung zur weiteren Verteilung zugewiesen werden.

6. **Zu § 2 Abs. 2**

   Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsbegehren des Bundesrates zu. § 2 Abs. 2 präzisiert lediglich den in § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs geregelten Aufgabenbereich der VIFG. Eine solche gesetzliche Präzisierung ist jedoch nicht unbedingt erforderlich; es genügt, wenn – wie hier – der Bund im Geschäftsbesorgungsvertrag entsprechende Regelungen trifft.

7. **Zu § 2 Abs. 3**

   Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Streichung zu. § 2 Abs. 3 konkretisiert die in § 1 Abs. 2 des Entwurfs enthaltene Ermächtigung des BMVBW zur Übertragung von Aufgaben auf die Gesellschaft. Eine solche gesetzliche Konkretisierung ist jedoch nicht unbedingt erforderlich; es genügt, wenn – wie hier – der Bund im Geschäftsbesorgungsvertrag entsprechende Regelungen trifft.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333